

„OPRAVA MOSTU V KM 73,743 NA TRATI HANUŠOVICE LICHKOV“

SO 01 MOST

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Obsah:

1	Identifikační údaje.....	4
2	Základní údaje o mostním objektu (nový stav)	5
3	Technický popis dosavadního stavu objektu.....	6
3.1	Základní údaje - tabulka.....	6
3.2	Popis jednotlivých částí objektu.....	6
3.3	Dosavadní inženýrské sítě na mostě a v jeho okolí.....	6
3.4	Výsledky průzkumných prací.....	7
4	Zdůvodnění stavby	7
4.1	Zdůvodnění nutnosti stavby	7
4.1.1	Účel stavby.....	7
4.1.2	Rozsah navrhovaných opatření	7
5	Technický popis nového stavu objektu	7
5.1	Návrhové – posuzované zatížení.....	7
5.2	Prostorové uspořádání na mostě.....	7
5.2.1	Použitý VMP	7
5.3	Železniční svršek a spodek na mostním objektu.....	8
5.4	Prostorové uspořádání pod mostem	8
5.5	Návrhové charakteristiky objektu v novém stavu	8
5.6	navržené úpravy stávajících částí.....	8
5.6.1	Stávající nosná konstrukce	8
5.6.2	Úprava přemístěné nosné konstrukce a chodníkových lávek.....	9
5.6.3	Sanace spodní stavby	10
5.7	Nové konstrukce.....	12
5.7.1	Ložiska	12
5.7.2	Úložné prahy, římsy a závěrné zídky	12
5.8	Založení objektu.....	12
5.9	Další nové části mostu.....	13
5.9.1	Podélná dřeva a pozednice	13
5.9.2	Izolace a odvodnění spodní stavby.....	13
5.9.3	Dopravní značení.....	13
5.9.4	Kabelové trasy.....	13
5.9.5	Tabulky.....	14
5.9.6	Výkopy.....	14
5.9.7	Zásypy	14

5.9.8	Terénní úpravy	14
5.10	Specifikace použitého materiálu	15
5.10.1	Ocel	15
5.10.2	Beton	15
5.11	Povrhová úprava betonu.....	15
6	Způsob provádění stavby, postup výstavby	16
6.1	Způsob a postup výstavby	16
6.2	Manipulace s nk	16
6.3	Prostor výstavby	16
6.3.1	Územní podmínky	16
6.3.2	Přístupy na staveniště	16
6.4	Souvislost s výstavbou navazujících objektů	16
6.4.1	Seznam souvisejících objektů	17
6.5	Vytýčení objektu	17
6.6	Požadavky na výluky, omezení rychlosti a další provozní omezení.....	17
6.6.1	Výluky železniční trati	17
6.6.2	Omezení provozu na železniční trati.....	17
6.6.3	Narušení cizích zájmů zábory pozemků.....	17
6.7	Nakládání s odpady	17
6.8	Bezpečnost práce.....	17
7	Vyjimky z normy, Odchytky od vzorových listů a typových podkladů	18
8	Soupis použitých vzorových listů, předpisy, právní normy, použité podklady ...	18
8.1	Použité podklady	19
9	Příloha č.1– Fotodokumentace	20
10	Příloha č.2– zápisy z rozhodujících porad a projednání s investorem	22
10.1	Vzdálenosti odvozu odpadů	23
10.2	Barevný odstín mostu a náklady na náhradní autobusovou dopravu	24
10.3	železniční svršek	27
10.4	kabel telematika.....	28
10.5	kabel telematika – Souhlas s technickým řešením	29

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba:	„Oprava mostu v km 73,743 na trati Hanušovice Lichkov“
Objekt:	SO 01 Most
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město zastoupena: Ing. Ladislavem Kašparem, pověřeným řízením Oblastního ředitelství Olomouc,
Stávající vlastník objektu:	Správa železniční dopravní cesty, s.o.,
Nový vlastník objektu:	Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Správce mostního objektu:	SŽDC, Oblastní ředitelství Olomouc, správa mostů a tunelů
Projekt stavby:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Odpovědný projektant stavby:	Ing. Jiří Malina
Projekt SO 02:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Odpovědný projektant objektu:	Ing. Jiří Malina
Katastrální území:	Vlaské (okres Šumperk); 690171
Obec:	Malá Morava
Kraj:	Olomoucký
Trat'ový úsek:	1331 Hanušovice (mimo) (vč. Hanuš. - Morava) - Lichkov (mimo)
Definiční úsek:	04 Hanušovice-Morava - Podlesí

3 TECHNICKÝ POPIS DOSAVADNÍHO STAVU OBJEKTU

3.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE - TABULKA

druh nosné konstrukce (<i>pro všechny konstrukce</i>)	Ocelová prvková mostovka s dolní mostovkou.
uložení konstrukce	Tangenciální ocelové ložiska
statická funkce	Prostý nosník
popis spodní stavby včetně křídel (<i>pro všechny části spodní stavby</i>)	Kamenné tížné opěry, úložné prahy z kamenných bloků a prostého betonu.
počet mostních otvorů	1
délka přemostění	3.6m
rozpětí nosné konstrukce	4.4m
stavební výška	540mm měreno po TK
způsob uložení koleje	Přímé – podélné dřeva
obrys kolejového lože	-
volná výška pod mostem	3.3m
světlost kolmá	3.6m
šikmost mostu	kolmý
velikost úhlu šikmosti	90°
úhel křížení	90°
šířka mostu	4,8m mezi zábradlím
rok výstavby mostu	1874 (výroba přemístěné OK 1966)
stavební stav objektu (klasifikace stavu dle předpisu SŽDC S5)	2/2

3.2 POPIS JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ OBJEKTU

Most přechází přes polní cestu. Jedná se o ocelovou nýtovanou konstrukci, která je uložena na kamenné spodní stavbě. Ok je uložena na kamenných blocích

3.3 DOSAVADNÍ INŽENÝRSKÉ SÍTĚ NA MOSTĚ A V JEHO OKOLÍ

- Na mostě je v současnosti uložen Traťový kabel ve správě ČD Telematika v majetku Správy železnic
- Kably ostatních správců na mostě nejsou
- Pod mostem je umístěný vodovod tj přípojka vody pro RD č.p.38. Trasa vodovodu je nezaměřená. Orientačně je hloubka pod terénem 1.0m dle informace majitele. V rámci projektu uvažovat ochranu sítě při pojezdu těžkých mechanismů v ploše 80m2 panelovou rovinou. Podrobně stanovit

po vytýčení sítě před stavbou. Polohu vodovodu vytýčit za účasti majitele přípojky Manželů Olbrichtových.

3.4 VÝSLEDKY PRŮZKUMNÝCH PRACÍ

Průzkum nebyl prováděn. Pouze vlastní měření projektanta

4 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY

4.1 ZDŮVODNĚNÍ NUTNOSTI STAVBY

4.1.1 Účel stavby

Prodloužit životnost objektu. Výměna ocelové konstrukce za konstrukci již použitou. Dnes umístěnou na trati Uničov – Šumperk. Sanace spodní stavby

4.1.2 Rozsah navrhovaných opatření

je navržena oprava objektu, která zahrne

- výměnu podélných dřev a pozednic
- výměnu mostní konstrukce. Nová mostní konstrukce má dnes ev km 16,578 a je umístěn na trati 1362 Šternberk – Hanušovice DU 10 Uničov - Troubelice
- dílčí úpravy nosné konstrukce a chodníkových konstrukcí. Úprava umožní aktuální převýšení koleje a rozšíření na VMP 2,5.
- nová PKO přemístěných konstrukcí
- Nové podkladnice a upevňovací
- Nové úložné prahy a závěrné zídky
- Nové ložiska
- Proveďte de ubourání zdiva opěr do výšky 1m nad komunikaci v tl. 200mm a prostor se vyplní železobetonem C30/37 XD3, XF4. Dobetonávku provést zalícovanou se zdivem spodní stavby případně přibetonovat s maximálním přesahem 50mm.
- Kamenné zdivo bude hloubkově přespárováno, poškozené kameny budou nahrazeny plombováním.
- Nosná konstrukce bude posouzena pro přechodnost traťové třídy C3 s rychlostí 50km/hod.

5 TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO STAVU OBJEKTU

5.1 NÁVRHOVÉ – POSUZOVANÉ ZATÍŽENÍ

Konstrukce se staticky posoudí na přechodnost vozidel traťové třídy C3 s přidruženou rychlostí 50km/h.

5.2 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ NA MOSTĚ

5.2.1 Použitý VMP

Jelikož se jedná o širokou trať s rychlostí <120km/h bude na objektu uplatněn VMP2.5 s rozšířením v oblouku.

Výpočet VMP

Vnitřní strana oblouku = základní šířka 2500mm , rozšíření v oblouku $2 \cdot D = 2 \cdot 100\text{mm} = 200\text{mm}$, nutná rezerva pro mosty bez kolejového lože 25mm – celkem $2500+200+25=2725 \cong 2730\text{mm}$

Vnější strana oblouku = základní šířka 2500mm , rozšíření v oblouku $R > 250\text{m} = 0\text{mm}$, nutná rezerva pro mosty bez kolejového lože 25mm – celkem $2500+25= 2525 \cong 2530\text{mm}$.

Veškeré vzdálenosti zábradlí na mostě těmto kritériím vyhovují. O VMP na mostě rozhoduje osazení zábradlí, proto je nutné osadit zábradlí na křídlech až po osazení koleje a uvedené rozměry musí být dodrženy.

5.3 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK NA MOSTNÍM OBJEKTU

Železniční svršek na mostě bude předmětem SO02 – železniční svršek. Na mostě je kolej tvaru S49 na žebrových podkladnicích. Podélné dřeva jsou z tvrdého dřeva (dub) vlevo (převýšený pás 260/320, vpravo (nepřevýšený pás) 200/320, pozednice jsou dřevěné (dub) 240/260 za závěrnými zídkami jsou pražce dřevěné. Předpokládá se, že původní kolejnice budou znovu použity, podkladnice a drobný kolejový materiál bude nový.

Podkladnice R4 je nutné vzhledem k typu konstrukce upravit tj oříznout a podvařit plechem P10/280/330 V navazujících úsecích se provede podbití koleje v celé délce směrového oblouku. GPK koleje je podřízeno projektu osy koleje, které projektant obdržel od SŽG.

Úprava podélných dřev a pozednic je uvedena na výkrese č. 2,3,8

Číslo koleje	1
Směrové poměry	R284
Převýšení	100mm
Sklonové poměry	+ 17,8 ‰

5.4 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ POD MOSTEM

Nemění se

5.5 NÁVRHOVÉ CHARAKTERISTIKY OBJEKTU V NOVÉM STAVU

Objekt je opravován. Základní charakteristiky objektu se nemění.

5.6 NAVRŽENÉ ÚPRAVY STÁVAJÍCÍCH ČÁSTÍ

5.6.1 Stávající nosná konstrukce

Jedná se o nýtované dvojčité nosníky z roku 1874. Hmotnost konstrukce je cca 3,6t, lze tedy odvézt běžným automobilovým jeřábem.

5.6.2 Úprava přemístěné nosné konstrukce a chodníkových lávek

Hmotnost přemístěné konstrukce včetně chodníkových lávek je 6150kg. Upevňovací kolejnic a podkladnice do hmotnosti započítány nejsou.

Nosná konstrukce je z válcovaných ocelových profilů I450. Pod každou kolejí je dvojice těchto nosníků ve vzdálenosti 530mm. Spojeny jsou vzájemně stoličkami pod každou kolejovou podporou tzn. že jejich vzdálenost je cca 560mm. V místě každé stoličky je podélné dřevo připojeno mostnicovým šroubem M20 se zalitou hlavou. Původní konstrukce byla umístěna v oblouku, ale byla přemístěna do rovné části a proto byly levé stoličky upraveny tzn. bylo odstraněno převýšení koleje. Nyní bude konstrukce přemístěna již podruhé a opět do koleje s převýšením, stoličky budou tedy opět upraveny.

Rozpětí NK je 4,5m, Délka konstrukce je 4,9m

Mezi hlavními nosníky respektive mezi kolejnicemi je konstrukce ztužena příhradovým ztužidlem, příčníky jsou z profilu UE200 a šikmé diagonály jsou z profilu L80/80/8.

Nosné konstrukce chodníků jsou samostatné, nezávislé na nosné konstrukci. Každá podlaha je podepřena dvojicí nosníků U200 s rozpětím 4,6m, nosníky jsou uloženy na svařené krabici 2*U160 podvařené plechem P15. Podlahy jsou a budou kotveny do nových prahů přes 4*chemickou kotvu a šroub M12/8,8.

Pro přestěhování a následné umístění konstrukce je nutné provést tyto kroky

- 1) Podložit vnitřní nosníky U200 podlahových lávek. Díky podloškám se docílí sklonu podlahových plechů 1.8% směrem vně mostu. Na nosníky se navaří plechy P20/60-200 z mezerou 310mm. Materiál Plechů S235 JR dle ČSN EN 10025-2. Podlahové plechy se k nosníkům přišroubují přes stávající otvory. Pokud budou nové podložky překrývat původní otvor je nutné konstrukce převrtat
- 2) Původní pravý podlahový plech, který bude v novém stavu na vnitřní straně oblouku je nutné dále rozšířit z důvodu dosažení VMP2,5 s rozšířením v oblouku. Podlahové plechy P6, které jsou křížem žebrované se rozšíří na vnitřní straně o 230mm opět plechem P6, buď volit plech slzičkový nebo žebrovaný stejně jako plech stávající. Materiál plechů S235 JR dle ČSN EN 10025-2. Dělení podlahových plechů ponechat stávající.
- 3) Z důvodu nové úpravy úložných prahů a závěrných zídek je nutné upravit i podlahové plechy a nosníky podlahových lávek. Jednotlivé zkrácení jsou popsána na výkrese úpravy ocelových konstrukcí.
- 4) Stejně tak je nutné zkrátit plechy mezi hlavními nosníky. Zkrácení na obou stranách je 60mm
- 5) Stejně jako podlahové plechy bude zkráceno zábradlí na podlahových lávkách. Délky zkrácení viz výkres úpravy ocelových konstrukcí. Sloupky zábradlí je rovněž nutné prodloužit a to vlevo o 40mm, vpravo o 60mm. Prodloužit stejným profilem jako zábradlí stávající tj L60/6, materiál plechů S235 JR dle ČSN EN 10025-2
- 6) Na levé stoličky, tj stoličky, které byly upraveny přišroubovaným L profilem 120/10, bude přivařen buď plech 40/230-300 nebo dvojice plechů P20/230-300, které budou po obvodě svařeny tupým svarem. Ke stoličce přivařit koutovým svarem a8. Materiál S355N dle ČSN EN 10025-3

- 7) Podlahové plechy na vnitřních stranách podlahových lávek mají vyložení již dnes >150mm což je mezní hodnota povolená TNŽ 736260, pravá lávka se navíc rozšiřuje, proto budou podlahové lávky doplněny krátkými konzolkami U80 a podporovým nosníkem U80. Konzoly budou přivařeny koutovým svarem k nosníkům U200. Podlahové plechy kotvit k těmto nosníkům samořeznými šrouby tex M8 v nerezovém provedení. Dělení šroubů provést stejné jako dělení šroubů mezi plechem a nosníkem U200. Materiál konzol a příčníků S235 JR dle ČSN EN 10025-2.
- 8) Stávající nosníky jsou na ložiska uloženy přes plechy P10/210/300. Tyto plechy budou z nosníků odbroušeny a nosníky budou doplněny novými klínovými deskami P20-24/230-300. Na straně Lichkova, kde bude ložisko pevné, budou klínové desky tvarově upraveny tak aby tvořily pevnou záražku ložiska. Klínové podložky přivařit koutovým svarem a8. Materiál S355N dle ČSN EN 10025-3.
- 9) Stávající zábradlí nad spodní stavbou bude použito i na nové konstrukci, bude na nové úložné prahy respektive římsy kotveno přes původní patní plechy, které se upravovat nebudou. Kotvení zábradlí šrouby nebo závitovými tyčemi M12 tř 8,8 matice s kulovou hlavou. Hloubka kotvení 200mm. Průměr vrtání dle technologických listů výrobce chemických kotev. Patní plechy podlít zálivkovou maltou 10-20mm. Geometrie zábradlí by neměla být upravována.

Krajní kusy zábradlí osadit tak aby mezera mezi zábradlím chodníků a zábradlím na opěrách byla min 30mm max 50mm.
- 10) Podlahové konstrukce kotvit k úložným prahům šrouby nebo závitovými tyčemi M12 tř 8,8 matice s kulovou hlavou. Hloubka kotvení 200mm. Průměr vrtání dle technologických listů výrobce chemických kotev.
- 11) Podlahové plechy při zpětné montáži vložit mezi nosníky a plechy vložky PVC tl. 5mm dle TNŽ736260. Podlahové lávky osadit tak aby mezera mezi hlavními nosníky OK a plechem chodníku byla 30mm

Spojovací materiál pro uchycení podlahových plechů uvažovat nový.
- 12) Konzola pro kabelový žlab – stávající konstrukce jsou konzolami už opatřeny. Pravá konstrukce má stávající konzoly šroubované přes objímky, levá konstrukce má konzoly přivařené z profilu L50/5. Konzoly z levé části budou odbroušeny a přivařeny na část levou.

Provede se nové PKO systém ONS14 dle SŽDC S5/4.

5.6.3 Sanace spodní stavby

- **Kamenné opěry**

Kamenné zdivo bude sanováno dvojím způsobem. Část opěr bude odbourána a doplněna dobetonávkou a část opěr bude hloubkově spárována.

Obetonování části opěr bude provedeno na obou opěrách mostu. Část opěry do výšky cca 1m nad komunikací bude ubourána v tl. 200 – 250mm, rozvolněné kusy zdiva budou odstraněny a podklad bude otryskán tlakovou vodou >300Bar. Odbourání bude provedeno až na styk dřívku opěry se základem tj na komunikaci pod mostem budou provedeny výkopy dle potřeby. Do kamenného zdiva budou vlepeny trny na chemickou maltu na délku 500mm, celková délka trnu 650mm průměr trnu ϕ 20mm, rastr vrtání 400/400mm. Trny budou svařeny s výztuží dobetonávky tj se sítí ϕ 8/100-8/100 ve dvou vrstvách. Jmenovité krytí vnější sítě

50mm. Beton dobetonávky C30/37 XF3, pro beton použit konzistenci S4 tj směs dostatečně tekutou pro lití betonu horní spárou s malou možností hutnění, rozsah dobetonávky viz výkresová příloha. Horní spáru vyspárovat stejně jako zdivo. Dobetonávka bude zalícována s rovinou stávající opěry.

Spárování zdiva na ostatních plochách bude provedeno v rozsahu 100% plochy. Spárování bude provedeno jako hloubkové v hloubce min 100mm. Spárování proběhne v těchto krocích

- odstranění rozrušené malty ze spár do hloubky 100mm mechanicky (v kombinaci se stlačeným vzduchem) nebo vysokotlakým vodním paprskem,
- odstranění materiálu ze spár a jejich řádné provlhčení, případná aplikace adhezního můstku,
- vyplnění spár cementovou maltou a jejich povrchová finalizace.

Maltu do spár lze vtlačovat ručně v případě povrchového spárování a pomocí spárovací pistole s tlakem do 0,5 MPa při hloubkovém spárování.

Pro spárování je třeba použít spárovací maltu, jejíž objemové změny v důsledku vysychání (smrštění) jsou menší než 0,4 mm/m. Jedná se o tzv. objemově kompenzovanou cementopolymerní maltu, která je schopná zdivo vodotěsně utěsnit a zabránit jeho výraznějšímu dotvarování.

Pokud se při odstranění stávajících spárovacích hmot narazí na zcela degradovaný kámen, bude tento nahrazen tzv plombováním tj nahrazením původního kamene betonovou směsí. Odhadujeme cca 10ks na jednu opěru .

Postup provádění:

Do vybouraného prostoru, který se důkladně zbaví všech prachových částic a provlhčí se osadí krátké trny z betonářské výztuže 2* ϕ 8 s cílem zajistit spolupůsobení betonové plomby s okolním zdivem a následně se do prostoru uloží betonová směs buď přechováním nebo zalitím zabedněného otvoru tekutou betonovou směsí.

Kvalita použitého betonu musí být minimálně na úrovni C30/37. Beton musí obsahovat minimálně hrubé kamenivo frakce 16 - 22 mm. V žádném případě k těmto účelům nemohou být používány cementové potěry z těžného kameniva frakce 0-4 resp. 0-8 mm! Použitý beton musí být mrazuvzdorný (T 100). Smrštění betonu, doložené průkazními zkouškami, musí být menší než 0,4 mm/m.

• Římsy

Kamenné bloky říms budou opatrně odbourány v plném rozsahu. Jejich zpětné osazení bude až po vybetonování úložných prahů a sanaci spodní stavby dobetonováním.

Kamenné bloky se odbourají, povrchové nečistoty se odstraní vysokotlakým tryskáním >300Bar. Původní malta ve spáře pod římsovým blokem se otryská také. Kamenné bloky se osadí zpět na správkovou maltu. Malty pro zdění a spárování obecně musí splňovat požadavky ČSN 72 2430. Pro sanované konstrukce musí malta splňovat požadavek na minimalizaci objemových změn, konkrétní hodnota nemá překročit 0,4mm/m. Použít výhradně malty prefabrikované (pytlované)

Dobetonávku opěr pod římsovými kameny přizpůsobit tvaru římsy

- **Bourací práce**

Bourat se budou stávající úložné prahy a degradované spodní části opěr. Dále se snesou římsové kameny, které se zpětně osadí.

Kamenné konstrukce na rozhraní bourání vždy nařezat aby bouraná hrana byla hladká a zdivo nebylo třeba doplňovat. Zvláště opatrně postupovat při bourání spodní části opěr, aby se ubourané tl. Opěr pohybovaly v předepsaných hodnotách 200-250mm.

5.7 NOVÉ KONSTRUKCE

5.7.1 Ložiska

Vzhledem k novým úložným prahům uvažujeme ložiska nová. Ložiska jsou navrženy ocelová tangenciální, s pevným ložiskem na Lichkovské opěře. Do konstrukce úložného prahu jsou osazeny spodní desky 300/300 na které jsou navařeny 2 spřahovací trny $\Phi 19-150$. Pro desky i trny je v úložném prahu ponecháno vybrání, které bude po osazení ložisek vylito záливkovou maltou. Vlastnosti záливkové malty, expanzivní účinky tj. minimální smrštění, pevnost po 24h 40MPa a materiál volit pro tl. vrstvy 10-30mm. Na spodní desce jsou navařeny smykové zárážky P20/50-90 svarem a8. Na spodní desku je také navařena úložná deska s horní plochou upravenou do radiusu $R=505\text{mm}$, tl. Plechu 30mm po opracování tl. Min 20mm. Styčné plochy ložisek upravit na rovinost $1,6\mu\text{m}$. Na styčných plochách ložisek neprovádět vrchní nátěr PKO, naopak tyto plochy opatřit vazelínou. Ložiska je vhodné osazovat spolu s nosnou konstrukcí a tak je také podlít. Montážní přípoj ložisek k NK navrhnout v dílenské dokumentaci.

Materiál ložisek základní materiál ložisek S355N dle ČSN EN 10025-3 dokument kontroly 3,1 dle ČSN EN 10204

Podlahové chodníky jsou uloženy přes původní konstrukce. Podkladní plechy podlít v celém rozsahu, stejným materiálem jak dolní ložiskové desky.

5.7.2 Úložné prahy, římsy a závěrné zídky

Na obou opěrách budou vybetonovány nové úložné prahy, spolu s novými římsami a závěrnými zídками. Úložné prahy budou spřaženy s původní kamennou spodní stavbou. Tvar prahů je uzpůsoben nové ocelové konstrukci, uložení pozednic a stávajícímu zábradlí na spodní stavbě, které bude přemístěno také. Líc úložných prahů je uložen 50mm před líc kamenného zdiva. Povrch prahu je spádován 4% před opěry. Tl. prahu min 440mm. Tl. Říms a závěrných zidek 400mm. Římsy jsou betonovány bez okapničky, horní povrch vyspádován ve 4% směrem ke šterkovému loži.

Materiál prahů C30/37– XF3, XC4- (CZ-F.2)- Cl 0,40 - Dmax22-S3
výztuž B500B

5.8 ZALOŽENÍ OBJEKTU

Stávající plošné založení zůstává bez úpravy

5.9 DALŠÍ NOVÉ ČÁSTI MOSTU

5.9.1 Podélná dřeva a pozednice

Na natřenou ocelovou konstrukci se osadí nové podélné dřeva délky 4900mm profilu 260/320 a 200/320 dle TNŽ 736261. Jako materiál volit dub konce dřev opatřit sponami proti štěpení. Podélná dřeva se ke stoličkám připojí stejným způsobem jak v současnosti tj. svislým šroubem M20. Vzhledem k tomu, že se s ocelovou konstrukcí bude manipulovat a ukládat se bude na nově osazené ložiska, je nutné zaměřit výšky hlavních nosníků znovu po osazení mostu do osy koleje, zejména výšky stoliček pro uložení podélných dřev. Výška svršku včetně podkladnice s podvařenou deskou je 186mm. Podle toho je nutné upravit profil podélných dřev. Podélná dřeva jsou lichoběžníkového tvaru, budou kopírovat převýšení koleje.

Pozednice se osadí na nové závěrné zídky. Pozednice se osadí na vrstvu polymermalty tl. 20mm. Střední část pozednice bude bez podepření, vybrání pod touto částí na závěrné zídce je 30mm tzn., že mezera mezi betonem závěrné zídky a pozednicí je 50mm. Pozednice je z profilu 240/260 materiál dub délka 2400mm. Impregnace prahů kreozotovým olejem typ WEI-C dle ČSN 490615. Na koncích zalisovat ocelové desky proti rozštěpení.

Podkladnice na podélná dřeva osadit s excentricitou oblouku dle výkresu 2.3.8.

5.9.2 Izolace a odvodnění spodní stavby

Izolace musí být v souladu s aktualizovanými TKP – kapitolou 22 – Izolace proti vodě

Vnější plochy pod úrovní terénu se opatří nátěry 1* Aln + 2* SA12. Izolaci ukončit 0.1m pod ÚT. Drenáž za závěrnou zídou osazena nebude.

5.9.3 Dopravní značení

Neřeší se

5.9.4 Kabelové trasy

Dle vyjádření Telematika ČC je na mostě veden kabel TK 10XN, HDPE trubka. Kabel 10XN na mostě skutečně leží momentálně bez jakékoli ochrany. HDPE trubka po mostě nevede, což potvrdila ČD Telematika mailem

Popis přeložky kabelu

V žkm 73,759 (km dle SŽG) tj. cca 10m od mostu bude stávající TK přerušen a na stávající kabel ze směru Hanušovice pomocí spojky Xaga 500 bude připojen nový kabel 10xN 0,8 který povede z náspu kolmo na kolej v chráničce na povrchu. Pod náspem bude pokračovat v dělené chráničce v hloubce 0,9m pod terénem rovnoběžně s osou koleje ve vzdálenosti od osy koleje 10,5 m až do žkm 73,787 kde od úpatí náspu bude opět veden po povrchu náspu nahoru k kolejišti. V žkm 73,787 bude stávající TK přerušen a na kabel ze směru Lichkov bude pomocí nové spojky Xaga 500 připojen nový kabel dočasné přeložky.

V místě pohybu stavební techniky nad dočasnou přeložkou TK je nutno před zahájením stavebních prací položit přes trasu přeložky v úrovni terénu betonové panely tak, aby nedošlo k jakémukoliv poškození TK vlivem stavebních prací. Bude zkoordinováno s ochranou vodovodu viz stávající síte.

Po ukončení stavebních prací bude vybudována konečná trasa TK. V žkm 73,755 bude kabel dočasné přeložky odpojen. Kabel bude vytažen z chrániček a zemních žlabů. Následně

bude kabel od spojky v žkm 73,720 uložen do zemních žlabů až po mostní konstrukci. Ze zemních žlabů bude TK přecházet šikmým nerezovým žlabem do vodorovného nerezového žlabu o rozměrech 200x100 mm s víkem, který bude připevněn k římse mostu nebo k nosníku mostu. Nerezový kabelový žlab bude zapáskován, aby byl znemožněn přístup ke kabelům. Poté opět bude kabel uložen v zemních žlabech až do žkm 73,755, kde bude připojen na stávající vedení pomocí spojky Xaga 500. Zbývající kabel bude uložen v blízkosti spojky jako kabelová rezerva.

Před započítáním a ukončením prací je nutno provést měření na veškeré kabeláži včetně měření kapacitních nerovnováh. Vyhotovené protokoly s výsledky měření budou předány správci sítě.

Po ukončení prací na přeložce TK chráničky a dělené žlaby pro provizorní TK budou odstraněny a terén na dotčených parcelách bude uveden do původního stavu. Veškeré práce proběhnou na pozemku Investora min 1m od hranice pozemku. Definitivní trasa kabelu je totožná s trasou současnou.

5.9.5 Tabulky

Vzhledem k charakteru opravy se tabulka s letopočtem osadí na úložný práh Lichkov viz výkres tvarů. Letopočet se označí otiskem matrice do betonu výška písma 200mm. Na konstrukci bude v nátěru označeno datum provedení PKO.

5.9.6 Výkopy

Výkopy budou provedeny

- 1) za stávající závěrnou zídou v objemu cca 15m³ – materiál zejména původní štěrkové lože
- 2) Ve stávající polní cestě pro účely sanace spodní stavby v objemu cca 13m³ – materiál běžná zemina třídy F případně S
- 3) Drobné výkopy za římsovými kameny pro účely bourání a přezdění římsových bloků. K výkopům se ještě přičte snesení ornice pro přísyp přechodových ramp z uzavřeného do otevřeného lože v objemu 32m³

Veškeré výkopy budou prováděny v zeminách I. třídy dle ČSN 73 6133: Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací.

5.9.7 Zásypy

Zásypy za závěrnými zídami se provedou drážním štěrkem 32-63 – předpoklad nový materiál. Výkopy před sanovanými opěrami zasypat vykopaným materiálem a povrch zahutnit. Zásypy za křídly po dozvěnění říms provést z původního materiálu.

Pro přechody z uzavřeného do otevřeného lože se uvažuje přísyp drážního tělesa vykopanou zeminou v objemu 30m³ ve stávajícím sklonu svahu. Přísyp se uvažuje v délce přechodových ramp. Pro ohumusování bude použita odtěžená ornice ve výměře 15m³.

5.9.8 Terénní úpravy

Za křídly mostu bude terén upraven osetím a bude zatravněn ve výměře 150m². Ornice bude doplněna na 50% plochy (odhad). Plochu ochránit kokosovou rohoží.

Prostor pod mostem bude zahutněn původním materiálem a bude uveden do původního stavu.

Přístup na stavbu na parcele č.62 bude uveden do původního stavu, stejně jako plochy pro zařízení staveniště. Poničené plochy vysypat např. asfaltovým recyklátem ve výměře 400m².

5.10 SPECIFIKACE POUŽITÉHO MATERIÁLU

5.10.1 Ocel

Ocel S235 JR – vyrovnávací podložky chodníků a úpravy chodníkových lávek a zábradlí dodací podmínky ČSN EN 10204/2005 / 2.2

Mechanické vlastnosti a chemické složení dle ČSN EN 10 025-1,2.

Provádění dle ČSN EN 1090-2+A1 v třídě provedení EXC2

Ocel S355N – ocelové ložiska, vypodložení převýšených stoliček

dodací podmínky ČSN EN 10204/2005 / 3.1

Mechanické vlastnosti a chemické složení dle ČSN EN 10 025-1,2

Provádění dle ČSN EN 1090-2+A1 v třídě provedení EXC3

Požadované zkoušky:

Chemické složení a hodnota uhlíkového ekvivalentu CEV - provést na tavbu

Tahová zkouška dle ČSN EN 10002-1 - provést na vývalek.

Zkouška rázem v ohybu dle ČSN EN 10045-1 při -20°C - provést na vývalek

Zkouška ohybová návarová dle SEP 1390 - pro plechy tl. ≥ 30 mm.

V místě svarů, které budou kontrolovány ultrazvukem, bude provedena kontrola svarových hran na klasifikační stupeň E2 dle ČSN EN 10160.

Povrch materiálu dle ČSN EN 10163 - 1 až 3; plech třídy B, podskupina 3.

Rozměrové úchytky: Plechy budou vyrobeny dle ČSN EN 10029.

Mezní úchytky tloušťek plechů třídy B, tolerance rovinnosti plechů normální, tj. třída N.

Spojovací materiál

Veškeré šrouby, matice podlahových plechů, mostnicové šrouby

Dodací podmínky dle ČSN EN 10204: 2.1

Pevnostní třída: 8.8

Spojovací materiál bude žárově pozinkovaný.

5.10.2 Beton

Specifikace betonu dle konstrukčních částí dle ČSN EN 206-1 +A1 04/2018:

- prahy, římsy, závěrné zídky, sanace spodní stavby C30/37– XF3, XC4- (CZ-F.4)- Cl 0,40 - Dmax22-S3 pro sanace opěr volit konzistenci S4

Specifikace výztuže dle konstrukčních částí dle ČSN EN 10027-1:

- prahy, římsy, závěrné zídky, sanace spodní stavby –betonářská výztuž B500B

5.11 POVRHOVÁ ÚPRAVA BETONU

Nové pohledové betonové plochy budou provedeny v dostatečné kvalitě i bez další povrchové úpravy. Pohledové betony budou provedeny v kvalitě dle ČBS 03 - PB2. Ostatní technické souvislosti

6 ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY, POSTUP VÝSTAVBY

6.1 ZPŮSOB A POSTUP VÝSTAVBY

Objekt se bude provádět ve výluce koleje. Doba trvání výluky je min 28dní. Doba respektive termín provádění je podmíněna stavbou Elektrizace Šumperk Uničov. Přemístěná ocelová konstrukce bude uvolněna až po začátku výluk na této stavbě. V tom momentu může být ocelová konstrukce vyjmutá a mohou začít úpravy OK a nová PKO. Po snesení konstrukce se začne paralelně pracovat na obnově PKO a sanaci stávající spodní stavby a osazení ložisek. Po zpětném vložení NK do osy koleje se provede osazení podélných dřev a instalace podlahových plechů. Předpokládá se, že PKO se bude provádět v dílně zhotovitele.

6.2 MANIPULACE S NK

Ocelová konstrukce bude vyjmuta z osy koleje automobilovým jeřábem. Hmotnost konstrukce je cca 4.1t po odstranění svršku dřev a plechů, klesne hmotnost až na 2.6t. Je tedy možné použít i jeřáby menších tonáží jak pro nosnou konstrukci, tak pro konstrukce podlah chodníků. Manipulační prostor pro příjezd jeřábu je dostatečný. Tonáž jeřábu volit dle potřeb zhotovitele a způsobu odvozu ocelových konstrukcí.

6.3 PROSTOR VÝSTAVBY

6.3.1 Územní podmínky

Most se nachází v katastru Vlaské na těchto parcelách

Parcela KN	výměra (m2)	LV	Druh využití	Vlastník	Poznámka
Pozemky a stavby - dotčené realizací stavby					
katastrální území - Vlaské 690171					
747	73482	6	Ostatní plocha / dráha	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	Trvalý zábor
62	1074	7	Zastavěná plocha a nádvoří	SJM Olbrich Lubomír a Olbrichová Jindřiška, Vlaské 38, 78833 Malá Morava	Dočasný zábor – přístup na staveniště a zařízení staveniště

6.3.2 Přístupy na staveniště

Most je přístupný z komunikace II/312. Pouze přes soukromý pozemek č.p. 62. Přístup bude projednán v rámci majetkoprávní části. Stejně jako umístění zařízení staveniště na tomto pozemku.

Další alternativou je přístup z koleje, což je vzhledem k objemu prací také realizovatelné.

6.4 SOUVISLOST S VÝSTAVBOU NAVAZUJÍCÍCH OBJEKTŮ

Objekt SO02 je podmíněn technickým řešením mostu

6.4.1 Seznam souvisejících objektů

SO 02 Železniční svršek

6.5 VYTÝČENÍ OBJEKTU

Souřadnicový systém : JTSK

Výškový systém : BPV

Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčování.

Vytyčení dle :

- ČSN 013419 Vytyčovací výkresy staveb
- ČSN ISO 4463 1-3 (730411) měřicí metody ve výstavbě – vytyčování a měření.

Přesnost vytyčení dle :

- ČSN 730420 – 1. přesnost vytyčování staveb – část 1 : Základní požadavky
- ČSN 730420 – 1. přesnost vytyčování staveb – část 2 : Vytyčovací odchylky

6.6 POŽADAVKY NA VÝLUKY, OMEZENÍ RYCHLOSTI A DALŠÍ PROVOZNÍ OMEZENÍ

6.6.1 Výluky železniční trati

Nutná výluka pro provedení prací je 28dní včetně rezervy pro případ špatného počasí.. Stavba bude realizována v roce 2022. dle možnosti investora, plánu výluk a zejména stavby Libina Uničov.

6.6.2 Omezení provozu na železniční trati

Plná výluka jednokolejné trati. V rámci této stavby se neřeší **Náhradní autobusová doprava. Tuto problematiku si řeší investor samostatně.**

6.6.3 Narušení cizích zájmů záborů pozemků

Stavbou vznikne uzávěra polní cesty pod mostem. Dočasné zábory pro zařízení staveniště nejsou nutné.

6.7 NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Odpady v rámci objektu jsou minimální. Množství a druhy odpadů jsou uvedeny v části B – souhrnná

6.8 BEZPEČNOST PRÁCE

Při realizaci stavby je nutno dodržovat všechny platné směrnice, předpisy a normy ČSN, včetně dodržování předpisů o bezpečnosti a ochraně zdraví pracujících platných v době provádění stavby. Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti práce dodržovat zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví. Pro bezpečnost práce a provoz technických zařízení při stavebních pracích platí zejména Zákon č.262/2006 Sb., dále pak Nařízení vlády č.591/2006 Sb., č.361/2007 Sb., č.362/2005 Sb., č.378/2001 Sb., č.272/2011 Sb. Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat základní předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

v železniční dopravě SŽDC Bp1, platný od 1. října 2013.

Při pracích v ochranných pásmech inženýrských vedení je třeba plnit podmínky správce a dbát na zvýšenou opatrnost pracovníků. Zákres inženýrských sítí je nutno pokládat za orientační a technický dozor investora musí zajistit před zahájením stavby vytýčení inženýrských sítí. Během stavby je nutné vytýčení chránit před poškozením. Projekt je řešen tak, aby byly dodrženy podmínky zajišťující bezpečnost práce i provozu jak během stavby, tak i po dokončení.

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy pro podmínky daného mostního objektu

se zvláštním přihlédnutím k :

- práci v průjezdním průřezu provozované trati,
- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech podzemních sítí,
- manipulaci s břemeny.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

7 VYJÍMKY Z NORMY, ODCHYLKY OD VZOROVÝCH LISTŮ A TYPOVÝCH PODKLADŮ

Nejsou

8 SOUPIS POUŽITÝCH VZOROVÝCH LISTŮ, PŘEDPISY, PRÁVNÍ NORMY, POUŽITÉ PODKLADY

Předpisy a normy SŽDC a ČD

TKP Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, 3. aktualizované vydání, 2000, v platném znění,

Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 11/2006, Dokumentace pro přípravu staveb na železničních tratích celostátních a regionálních,

Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 16/2005, Hlavní zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky,

Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů

MVL 511	Nosné konstrukce žel. mostů se zabetonovanými ocelovými nosníky
SŽDC SR 5/7 (S)	Ochrana žel. mostních objektů proti účinkům bludných proudů
SŽDC S 5/4	Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí
TNŽ 73 6280	Navrhování a provádění vodotěsných izolací žel. mostních objektů
SŽDC S 3	Železniční svršek
SŽDC S 4	Železniční spodek

Evropské návrhové (Eurocode)

ČSN EN 1990 Eurokód : Zásady navrhování konstrukcí

ČSN EN 1991 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí

ČSN EN 1992 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí

ČSN EN 1993 Eurokód 3: Navrhování ocelových konstrukcí

ČSN EN 1994 Eurokód 4: Navrhování spřažených ocelobetonových konstrukcí

ČSN EN 1996 Eurokód 6: Navrhování zděných konstrukcí

ČSN EN 1997 Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí

ČSN EN 206-1 Beton - Část 1: Specifikace vlastností, výroba

Normy ostatní

ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí

ČSN 73 6200 Mosty - Terminologie a třídění (08/2011),

ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů (10/2008),

TNŽ 73 6280 Navrhování a provádění vodotěsných izolací železničních mostních objektů

8.1 POUŽITÉ PODKLADY

1) Podrobné geodetické zaměření území, 2014

2) Vlastní měření zpracovatele, 2014

Technickou zprávu zpracoval:

Ing. Jiří malina

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Tel: 605439937

E-mail: malina@moravia.cz

9 PŘÍLOHA Č.1– FOTODOKUMENTACE

Pohled zprava



Uložení stávajícího mostu



Pohled z kolejiště směr na Hanušovice



Kabel Telematiky na mostě



10 PŘÍLOHA Č.2– ZÁPISY Z ROZHODUJÍCÍCH PORAD A PROJEDNÁNÍ S INVESTOREM

Zápis ze vstupní porady na akci Oprava mostu v km 73.743 trati Hanušovice Lichkov

Dne 29.7.2020 se uskutečnila schůzka projektanta a investora v Olomouci na Nerudova 773/1, k opravě mostu u mostu 73.743 na trati Hanušovice Lichkov za účelem upřesnění zadání projektu „**Oprava mostu v km 73.743 trati Hanušovice Lichkov**“

Na schůzce bylo dohodnuto:

Projekt bude proveden dle zadávacích podmínek soutěže tzn. na mostě se provedou tyto práce:

- Výměna nosné konstrukce. Místo NK stávající se na most umístí konstrukce ev km 16,578 která je umístěna na trati 1362 Šternberk – Hanušovice 10 Uničov - Troubelice
- výměna podélných dřev a pozednic
- úprava nosné konstrukce tak aby se umožnilo převedení VMP2.5 s rozšířením v oblouku
- nové úložné prahy, římsy a závěrné zídky
- nová ložiska
- nová PKO nosné konstrukce i chodníkových lávek a zábradlí na křídlech dle předpisu SŽDC S5/4 v systému ONS14 vrchní odstín DB701 (šedá)
- nová PKO ložisek dle předpisu SŽDC S5/4 v systému ONS03 kombinovaná ochrana vrchní odstín DB701 (šedá)
- Provede se spárování zdiva spodní stavby včetně křídel v rozsahu 100% povrchu mimo obetonované plochy opěr.
- Provede se ubourání zdiva opěr do výšky 1m nad komunikaci v tl. 200mm a prostor se vyplní železobetonem C30/37 XD3, XF4. Dobetonávku provést zalícovanou se zdivem spodní stavby případně přibetonovat s maximálním přesahem 50mm.
- Nosná konstrukce bude posouzena pro přechodnost traťové třídy C3 s rychlostí 50km/hod.

Zapsal: Ing. Jiří Malina 29.7.2020 Ve Valašském Meziříčí

Přítomní viz prezenční listina

Ing Jiří Malina – MORAVIA CONSULT Olomouc

Ing Jan Kubelka – OŘ Olomouc

10.1 VZDÁLENOSTI ODVOZU ODPADŮ

Od: "Kubelka Jan, Ing." <KubelkaJ@spravazeleznic.cz>

Komu: 'Malina Jiri Ing.' <malina@moravia.cz>

Odesláno: 15.9.2020 14:49

Předmět: RE: Most Hanušovice Lichkov

Souhlasím.

Ing. Jan Kubelka

Správa železnic, státní organizace

Oblastní ředitelství Olomouc

VPI

Správa mostů a tunelů

Nerudova 1, 779 00 Olomouc

M 601 103 131

E KubelkaJ@spravazeleznic.cz

spravazeleznic.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese www.szdc.cz/dolozka

From: Malina Jiri Ing. <malina@moravia.cz>

Sent: Tuesday, September 15, 2020 2:44 PM

To: Kubelka Jan, Ing. <KubelkaJ@spravazeleznic.cz>

Subject: Most Hanušovice Lichkov

Pane Inženýre

Potřeboval bych ještě odsouhlasit skládky a vzdálenosti pro nacenění
uvažuji následující vzdálenosti dopravy:

nové kamenivo pro kolejové lože - lom Hanušovice - doprava do 10 km

odtěžené kamenivo - skládka Rapotín - doprava do 20 km

dřevěné pražce - skládka nebezpečných odpadů Zábřeh - doprava do 30 km

Je to takto v pořádku?

S pozdravem

Ing. Jiří Malina

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

vedoucí střediska 232

U Kasáren 1263

757 01 Valašské Meziříčí

tel. 605439937

email. malina@moravia.cz

10.2 BAREVNÝ ODSTÍN MOSTU A NÁKLADY NA NÁHRADNÍ AUTOBUSOVOU DOPRAVU

Od: "Kubelka Jan, Ing." <KubelkaJ@spravazeleznic.cz>

Komu: 'Malina Jiri Ing.' <malina@moravia.cz>

Odesláno: 15.9.2020 14:39

Předmět: RE: Most Hanušovice 73.743

OK, souhlasím a děkuji.

Ing. Jan Kubelka

Správa železnic, státní organizace

Oblastní ředitelství Olomouc

VPI

Správa mostů a tunelů

Nerudova 1, 779 00 Olomouc

M 601 103 131

E KubelkaJ@spravazeleznic.cz

spravazeleznic.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese www.szdc.cz/dolozka

From: Malina Jiri Ing. <malina@moravia.cz>

Sent: Tuesday, September 15, 2020 2:38 PM

To: Kubelka Jan, Ing. <KubelkaJ@spravazeleznic.cz>

Subject: Re: Most Hanušovice 73.743

Dobrý den

Měl by se použít vzorkovník DB tam jsou pro šedou asi 4 varianty. Použiju DB701 světle šedá.



S pozdravem

Ing. Jiří Malina

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

vedoucí střediska 232

U Kasáren 1263

757 01 Valašské Meziříčí

tel. 605439937

email. malina@moravia.cz

Od: "Kubelka Jan, Ing." <KubelkaJ@spravazeleznic.cz>

Komu: 'Malina Jiri Ing.' <malina@moravia.cz>

Odesláno: 15.9.2020 14:15

Předmět: RE: Most Hanušovice 73.743

Dobrý den,

K zápisu nemám námitek. NAD do nákladů nezahrnujte a v podstatě ji více neřešme. Odstín prosím volme šedý, loni jsme do této barvy zpravovali sousední 2 mosty.

Zdravím,

Ing. Jan Kubelka

**Správa železnic, státní organizace
Oblastní ředitelství Olomouc**

VPI

Správa mostů a tunelů

Nerudova 1, 779 00 Olomouc

M 601 103 131

E KubelkaJ@spravazeleznic.cz
spravazeleznic.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese www.szdc.cz/dolozka

Od: Malina Jiri Ing. <malina@moravia.cz>

Komu: <KubelkaJ@spravazeleznic.cz>

Odesláno: 15.9.2020 8:54

Předmět: Most hanušovice Lichkov 73.743

Dobrý den pane Inženýre

Bude se do projektu nějak promítat NAD hlavně do nákladů??

S pozdravem

Ing. Jiří Malina
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
vedoucí střediska 232
U Kasáren 1263
757 01 Valašské Meziříčí

tel. 605439937

email. malina@moravia.cz

From: Malina Jiri Ing. <malina@moravia.cz>
Sent: Monday, September 14, 2020 9:26 AM
To: Kubelka Jan, Ing. <KubelkaJ@spravazeleznic.cz>
Subject: Re: Most Hanušovice 73.743

Dobrý den pane Inženýre

Vzájemě nemáme objekt nijak projednaný, tak jsem dal do TZ odstavec s tímto zněním. Pokud budete mít připomínky, Napište je do odpovědi a já to použiju jako projednání s investorem

Zápis ze vstupní porady na akci Oprava mostu v km 73.743 trati Hanušovice Lichkov
Dne 29.7.2020 se uskutečnila schůzka projektanta a investora v Olomouci na Nerudova 773/1, k opravě mostu u mostu 73.743 na trati Hanušovice Lichkov za účelem upřesnění zadání projektu „**Oprava mostu v km 73.743 trati Hanušovice Lichkov**“

Na schůzce bylo dohodnuto:

Projekt bude proveden dle zadávacích podmínek soutěže tzn. na mostě se provedou tyto práce:

- Výměna nosné konstrukce. Místo NK stávající se na most umístí konstrukce ev km 16,578 která je umístěna na trati 1362 Šternberk – Hanušovice 10 Uničov - Troubelice
- výměna podélných dřev a pozednic
- úprava nosné konstrukce tak aby se umožnilo převedení VMP2.5 s rozšířením v oblouku
- nové úložné prahy, římsy a závěrné zídky
- nová ložiska
- nová PKO nosné konstrukce i chodníkových lávek a zábradlí na křídlech dle předpisu SŽDC S5/4 v systému ONS14 vrchní odstín DB701 (šedá)
- nová PKO ložisek dle předpisu SŽDC S5/4 v systému ONS03 kombinovaná ochrana vrchní odstín DB701 (šedá)
- Provede se spárování zdiva spodní stavby včetně křídel v rozsahu 100% povrchu mimo obetonované plochy opěr.
- Provede de ubourání zdiva opěr do výšky 1m nad komunikaci v tl. 200mm a prostor se vyplní železobetonem C30/37 XD3, XF4. Dobetonávku provést zalícovanou se zdivem spodní stavby případně přibetonovat s maximálním přesahem 50mm.
- Nosná konstrukce bude posouzena pro přechodnost traťové třídy C3 s rychlostí 50km/hod.

Zapsal: Ing. Jiří Malina 29.7.2020 Ve Valašském Meziříčí

Přítomní viz prezenční listina

Ing Jiří Malina – MORAVIA CONSULT Olomouc

Ing Jan Kubelka – OŘ Olomouc

S pozdravem

Ing. Jiří Malina
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
vedoucí střediska 232
U Kasáren 1263
757 01 Valašské Meziříčí

tel. 605439937
email. malina@moravia.cz

10.3 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

Od: "Kubelka Jan, Ing." <KubelkaJ@spravazeleznic.cz>

Komu: 'Malina Jiri Ing.' <malina@moravia.cz>

Odesláno: 9.9.2020 10:51

Předmět: RE: Most Hanušovice 73.743

Dobrý den,

K projektu prozatím nemáme připomínky (já ani místní správce). Děkuji za zaslání ke kontrole.

Ke spodní stavbě se mi doopravdy nepodařilo nic víc najít, k dispozici je tedy jen to, co jsem posílal dříve.

K železničnímu svršku posílám vyjádření traťáků. Kolejnice nechme stávající, do rezervy přidejme pár prážců vč. upevnění. Jak se bude realizace blížit, tak bych si případně již sám rozpočet poopravil dle aktuální situace.

- kolej zůstane stykovaná na dřevěných prážcích v okolí
- cca 10ks nových dřevěných prážců na výměnu
- stav kolejnic musíme prověřit v terénu, maximálně 2x25 m S49 nebo spíše zůstane stávající, případně spojíme s opravnou prací ST
- práce strojní podbíječky v celém oblouku R284, tzn. minimálně km 73,460-73,920
- oblouk zasahuje do zastávky Vlaské, kde SEE připravuje práce na osvětlení, kde bude i částečně oprava nástupiště a okolí, některé zemní, stavební práce by se daly spojit pracovně i výlukově
- bližší rozsah prací dle návrhu polohy koleje od SŽG a dle návrhu projektu opravy mostní kce

Zdravím,

Ing. Jan Kubelka

Správa železnic, státní organizace
Oblastní ředitelství Olomouc

VPI

Správa mostů a tunelů

Nerudova 1, 779 00 Olomouc

M 601 103 131

E Kubelkaj@spravazeleznic.cz

spravazeleznic.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese www.szdc.cz/dolozka

From: Malina Jiri Ing. <malina@moravia.cz>

Sent: Tuesday, September 8, 2020 10:04 AM

To: Kubelka Jan, Ing. <KubelkaJ@spravazeleznic.cz>

Subject: Most Hanušovice 73.743

Dobrý den pane Inženýre

Potřeboval bych pro účely nacenění svršku vědět jestli se bude používat původní materiál
jestli se vymění pražce.

Na mostě беру veškerý materiál nový myslím tím podélné dřeva pozednice, podkladnice
upevňovadla. Jestli bude kolejnice nová???

Odstraňovat budeme kolej pouze v úseku cca 18m dlouhém (nejbližší styky mostu) Zbytek je
směrová výšková úprava do projektu SŽG

S pozdravem

Ing. Jiří Malina

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

vedoucí střediska 232

U Kasáren 1263

757 01 Valašské Meziříčí

tel. 605439937

email. malina@moravia.cz

10.4 KABEL TELEMATIKA

Od: Slanina Zdeněk st. <zdenek.slantina@moravia.cz>

Komu: <Jiri.Klvacek@cdt.cz>

Kopie: Jiří Malina <malina@moravia.cz>

Odesláno: 17.9.2020 8:07

Předmět: Re: Odp: Oprava mostu v km 73,743 na trati Hanušovice-Lichkov - projekt

Dobrý den pane Klváčku,

děkuji za zasláné podklady, nicméně mám na vás prosbu.

Ze zasláné dokumentaci DSPS je zřejmé, že HDPE trubka (modrá) končí v žkm 73,605 v MIS1. V textu emailu uvádíte cituji: "... Na mostě a jeho okolí je přítomna HDPE trubka (prázdná) a metalický TK 10XN 0.8 ...". Fyzicky nebyla HDPE trubka na mostě zjištěna. Předpokládám tedy, že skutečnost je taková, že HDPE trubka končí v žkm 73,605. Můžete prosím tento stav potvrdit? Děkuji.

S pozdravem

Zdeněk Slanina st.

Projektant - sdělovací zařízení

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Středisko Brno

Mezírka 1, 602 00 Brno

tel: 703 499 050

e-mail: zdenek.slantina@moravia.cz

<http://www.moravia.cz>

Od: <Jiri.Klvacek@cdt.cz>

Komu: <zdenek.slanina@moravia.cz>

Odesláno: 17.9.2020 10:53

Předmět: Re: Odp: Oprava mostu v km 73,743 na trati Hanušovice-Lichkov - projekt

Jiří Klváček

Specialista ochrany kabelových sítí

ČD - Telematika a.s.

Trocnovská 1266/4, 779 00 Olomouc

Tel.: +420 972 741 277

E-mail: Jiri.Klvacek@cdt.cz

www.cdt.cz

Dobrý den,
konstatování o trubce na mostě pochází v schem, dgn. výkresu původní pokládky, kde takové konstatování (zelený text) je. Pouze jsem předpokládal. že se to provedlo.
Jak říkáte, skutečnost je jiná. (Mohu se odvolávat pouze na to, co mi dodají)

Dle PD HDPE z nové pokládky končí v žkm 73.605

S pozdravem J.Klváček

10.5 KABEL TELEMATIKA – SOHLAS S TECHNIKÝM ŘEŠENÍM

11 **Od:** <Jiri.Klvacek@cdt.cz>

Komu: <zdenek.slanina@moravia.cz>

Odesláno: 18.9.2020 10:36

Předmět: Re: Odp: Oprava mostu v km 73,743 na trati Hanušovice-Lichkov - projekt

Jiří Klváček

Specialista ochrany kabelových sítí

ČD - Telematika a.s.

Trocnovská 1266/4, 779 00 Olomouc

Tel.: +420 972 741 277

E-mail: Jiri.Klvacek@cdt.cz

www.cdt.cz

Dobrý den,
s návrhem přeložky dle tech. zprávy souhlasíme.
Spojkování (zásah do kabelu) bude proveden při zajištěné výluce provoz. okruhů. Způsob převedení - uložení kabelu po mostní konstrukci bude se souhlasem správce mostů -SMT. Ve finální fazi přeložky bude kabel. spojka označena markerem. Bude zajištěna oprava stáv. kabel. dokumentace.
Práce budou konány svědomím servis. . pracovníků ČDT a.s.



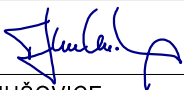

S pozdravem J.Klváček

			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
 LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc

tel.: +420 585 570 444
 IDS: kjee9md
 e-mail: moravia@moravia.cz
 http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL	 Správa železnic, státní organizace Zastoupena: Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc		
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. JIŘÍ MALINA	VEDOUcí TÝMU: ING. JIŘÍ MALINA	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	
ING. JIŘÍ MALINA 	ING. JIŘÍ MALINA 	ING. KAMIL JORDAN 	
KRAJ: OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: HANUŠOVICE	OBEC: MALÁ MORAVA	
Oprava mostu v km 73,743 na trati Hanušovice Lichkov SO 01 - MOST		ZAK. ČÍSLO MCO	20-061-232-SR
		ÚČEL	DSP
		DATUM	PROSINEC 2020
		FORMÁT	-
		MĚŘÍTKO	-
Technická zpráva		ČÁST D.2.1.4	POŘ.Č. 1